AIRPORTS AUTHORITY GROUP

Annual Review 1987-88

Canada

©Minister of Supply and Services Canada 1988
Cat. No. T53-8/1988
ISBN 0-662-55891-X

Design: The Gordon Creative Group
Printing: Geraf Litho Ltée.

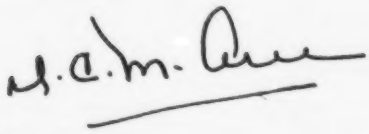
TP 9167

Mr. **Glen Shortliffe**
Deputy Minister
Transport Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Dear Mr. Shortliffe:

I am pleased to submit the summary review of the achievements and initiatives undertaken during the second year of operation of the Airports Authority Group.

Sincerely,



D.C. McAree
Executive Director
Airports Authority Group

TABLE OF CONTENTS

Executive Director's Message 3

Corporate Philosophy and Business Plan 4

Streamlining 7

Airports Operations 9

Airports Marketing 11

Commercial Development 14

Community Relations 16

Challenge of the Future 18

Annual Highlights 19

Airports Authority Group
Transport Canada
Place de Ville
Tower C, 19th Floor
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N8

Executive Director:
D.C. McAree

Assistant Executive Director:
G. Berigan

Director General, Commercial Development:
D.K. Gerrie

Director General, Professional and Technical Services:
H.W.R. Smith

A/Director General, Corporate Management:
B. Bowie

Director General, Airports Operations:
P. Champagne

Director General, Airports Marketing:
L. McCoomb

Executive Director, Airport Management Studies Working Group:
A. Douglas

Executive Director's Message

More than two years have gone by since the creation of the Airports Authority Group (AAG). This past year has seen much change and progress in both our organization and direction.

The reorganization of the AAG, which will enjoy a more efficient and streamlined organization, is nearly completed. Employees will find their new roles challenging and contributing in important ways to the successful operation of the organization.

The year was highlighted by the release of the policy document "*A Future Framework for the Management of Airports in Canada*," containing an invitation to local groups to express an interest in assuming ownership of or responsibility for operating their airports. The second part of the policy deals with the implementation of the Transport Canada Airports Authority Management Model which would apply to those airports not being transferred to local management. In this regard, we will pursue a more business-like approach to airport management by placing emphasis on commercial development, the preparation of a corporate business plan, commercial accounting and local input into the operation of our airports. Managing "to a bottom line" will be the spirit of this operation.

Marketing our airports has been of particular importance during the past year. Promoting AAG airports as a good place to do business has been a key element of the AAG marketing program while regionally-based initiatives, such as the Vancouver International Airport Pacific Rim Marketing Program, will attempt to put our airports on a more competitive footing internationally.

While these initiatives have had particular prominence in our second year, we have not lost sight of the essential requirements for safety and security; an intensive campaign to involve employees in the airports security program is just one of several initiatives in this area. We are also continuing to make great strides in improving the profile of airports to our users and employees.

We have much to be proud of this past year in the accomplishment of our objectives. Thanks to the professionalism and dedication of all AAG employees we can look forward with confidence, to meeting the challenges of the years ahead.

Corporate Philosophy and Business Practice

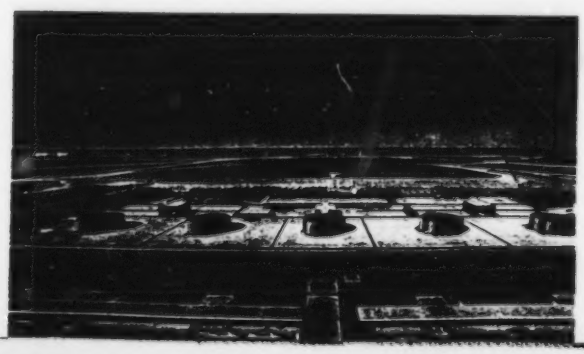
The New Approach ... As the Airports Authority Group (AAG) continues to evolve, we face many challenges and many opportunities. The year 1987 witnessed the unveiling of a new federal policy on airports — a policy that will guide the AAG into the exciting years ahead. The new policy, entitled, "A Future Framework for the Management of Airports in Canada," is based on two distinct principles:

- exploring the potential for airport ownership or operation by others, where there is reciprocal interest; and
- a new approach toward managing the remaining airports retained by Transport Canada that emphasizes their potential contribution to economic development, commercial orientation, and responsiveness to local interests and concerns.

The first principle, or "devolution process," is a main thrust of present AAG policy, with the results likely to be most apparent only in the years ahead.

The new management structure for airports retained by Transport Canada is, however, already beginning to take shape. This new management approach will assist us in achieving the following objectives:

- to manage the existing airport system in a consistent, safe, secure and business-like manner, and to recover the costs of operating the system;



Airport plans, land-use plans and retail plans are updated periodically to identify optimum use of areas inside and outside airport terminals

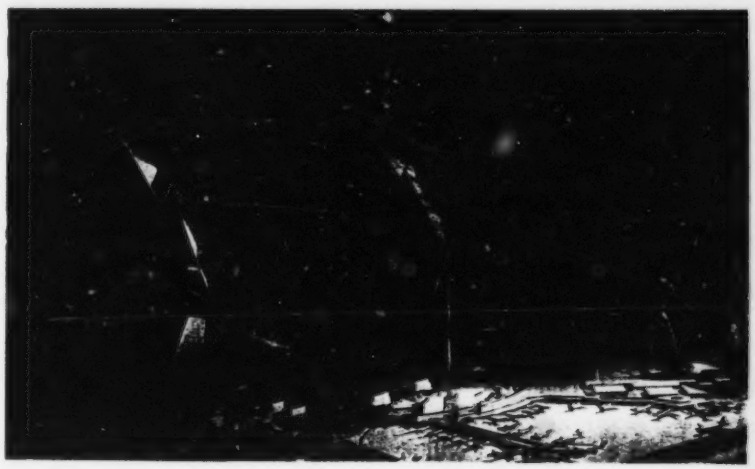
- to operate individual airports in the most efficient, effective, and safe manner possible;
- to maximize airport revenue-generating opportunities from commercial development and to involve the private sector in such opportunities; and
- to support the economic development objectives of the government as defined by the *National Transportation Act*, as well as those of other levels of government.

Back to Business Basics ... During the past year, the Airports Authority Group made significant advances in changing the corporate direction of its organization, but these changes must be accompanied by a fresh and innovative way of thinking. This new philosophy isn't all that new, however. We've returned to the basics — back to the key principles of effective management. We are concerned with the bottom-line, cost effectiveness, streamlined operations and market demand. We are also keenly aware of the need to provide a safe and secure national airport system, a need that will never be compromised.

Making a Difference ... While, the AAG is changing to a lean, decentralized and flexible organization, emphasis is being placed on the principle of consistency so that headquarters, regions and major airport sites have comparable and coordinated structures. This corporate structure will permit reductions in overhead and elimination of functional duplication. It will allow for the efficient use of a work force that enjoys greater flexibility and increased career opportunities and mobility. These changes are positive, responsive and timely.

To establish ourselves as a public service enterprise and meet the associated objectives, the AAG is committed to a number of important initiatives in five major areas: corporate direction; revenue planning; capital planning; resource management and management information systems.

In corporate planning, the Airports Authority Group completed airport master plans for the nine major federal airports and land-use plans for all AAG airports. These plans identify areas at each individual airport required for airport operations, aviation-related activities and commercial and industrial development, as well as areas to be declared surplus and sold.



Private-sector involvement to finance, develop, and manage Terminal 3 (Pearson International) demonstrates the Airports Authority Group's new commercial approach. Pictured above (top) is a model of the new terminal, and government and private-sector officials discussing the project.

Commercial plans identify areas of each airport where the potential for commercial development exists, while retail plans identify potential business opportunities related to all aspects of the air terminal.

The coordinated development of these and other financial and operational plans will form the basis for a five year business plan, an umbrella under which the AAG will soon operate. A business plan will provide a mechanism by which a stable financial and operational environment can be established and communicated to airport users and potential business interests. The plan will allow for effective corporate planning based on bottom-line objectives, and revenue planning based on realistic site revenue targets. It will also enable the AAG to base capital expenditures on investment analyses with high returns as the goal.

In support of the five year business plan, the AAG is also witnessing a new commercial accounting system which will align costs with revenues and promote the development of profit centres. This move will highlight the impact of investments with respect to current and projected airport revenues and cost-recovery targets.

The new commercial approach to the management of the AAG became most apparent with the announcement that the Terminal 3 project at Lester B. Pearson International Airport will be developed and operated by private-sector interests.

Safety and security remains of utmost importance to the Airports Authority Group

Streamlining

Working Smarter ... Along with the change in management philosophy, the Airports Authority Group underwent a major organizational restructuring this past year. Our focus as an organization became clearer and more defined as we evolved from a functional to a line-management style.

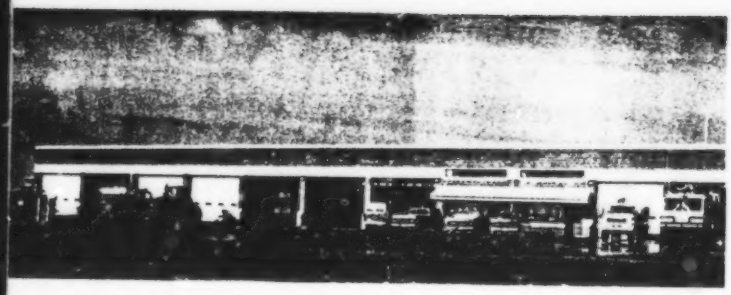
New organizational structures for headquarters and the regions have had a tremendous impact on the way we operate. The challenge of merging our public-sector entity with a private-sector approach is necessary to enable us to compete in today's airport market.

Organizations for the major federal airports were developed to achieve our objective that airports function as commercially viable enterprises. We are operating a dynamic business with a streamlined organization, a newer mandate, and shrinking resources without compromising safety and security.

The integration of the operations of Montreal's International airports, Dorval and Mirabel, into a single airport system is evidence of our commitment to revitalizing our approach to airport management.

As a result of these organizational initiatives, the Airports Authority Group is recognized by the world aviation community as the operator of the Canadian airport system. We are not only a national but also an international organization.

Pictured below are the maintenance/firehall building at Yarmouth Airport and the maintenance/sand storage garage at Moncton Airport.



A New Attitude ... Adapting to Change. Management and staff have demonstrated remarkable flexibility in dealing with the establishment of the new organization. Employees are encouraged to be innovative and creative in their approach to new and old problems and projects.

Staff have tackled many challenges with enthusiasm and a willingness to broaden their scope, particularly when coordinating efforts with other agencies. As well, we have seen the successful negotiation of internal procedural agreements with aviation, finance, and personnel that define responsibilities.

Improving Communications. In addition to fostering better relations with central government agencies, we are also trying to improve the two-way communications flow with our employees. Communiqués, newsletters and periodicals are issued regularly to keep staff informed about what is happening in and to their organization.

Awards programs have also been initiated to recognize those individuals who contribute to the well-being of the organization in an exemplary manner.

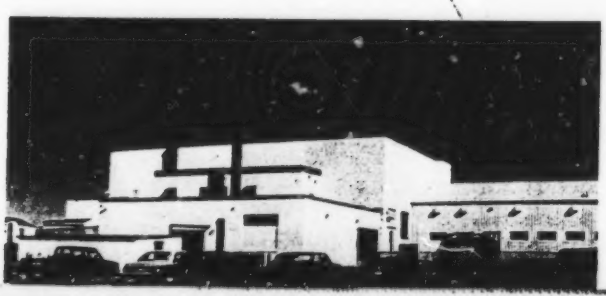
Improved labor relations continue to be a major objective in our new organization. During the past year, union/management processes have been improved by a consultative framework that provides a forum for discussion and resolution of issues affecting employees in their work place. The Airports Authority Group has learned to be a better listener.

Thinking and Acting Cost Effectively. To make our organization more effective also calls for revamping the programs and procedures we deliver. Operating and capital costs have to be closely scrutinized to ensure that the most value is realized from the investment. Downsizing initiatives are achieved through better use of resources.

Identifying items surplus to our requirements has been just one of many initiatives undertaken in 1987. Inventory holdings in land, mobile fleet and consumable materiel have been reviewed to reduce assets and costs associated with their maintenance.

We are continually improving and updating our maintenance practices without jeopardizing safety or operations. For example, cost-saving techniques have been incorporated in our approach to planning, design and project implementation for common-use maintenance buildings and airside pavement facilities.

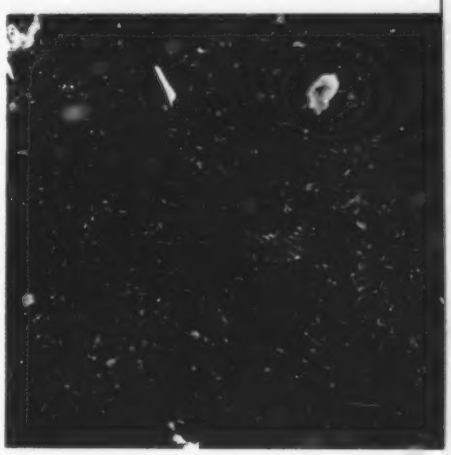
Standards are being revised to ensure that maintenance buildings at Canadian airports are designated to be multi- purpose and resource efficient.



Airport Operations

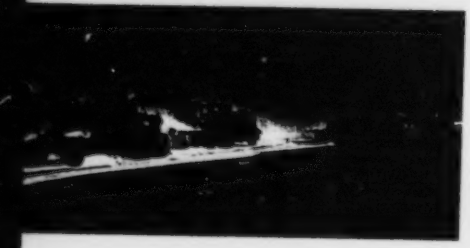
Keeping airports open. Performance monitoring is the backbone of our operational system. The airports system is no exception to this fact. Irregular or emergency incidents that significantly affect airport performance are recorded, reviewed and analyzed to determine remedial action. Planning for contingencies to safeguard our operation is a priority at Canadian airports. Our credibility as an airport operator is based on maintaining a safe and secure operation with minimum downtime.

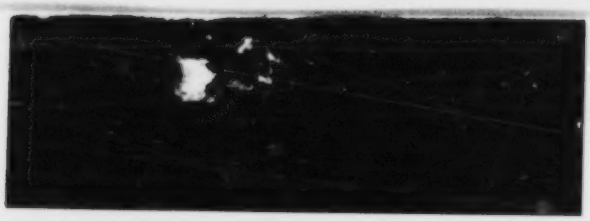
Five Dots for Better Service. Among its priorities, the Airports Authority Group is concerned with a group of programs which are known as the "five dots": safety, security, bilingualism, federal identity program [FIP], and barrier-free access. The delivery of these service-oriented programs exemplifies our commitment to improving customer service.



In 1987, Edmonton Airport engaged in a program to ensure barrier-free access to its site. In addition, airport employees managed to raise $9,500 for the Rick Hansen "Man in Motion" tour.

Teamwork keeps our airport operating surfaces free and clear.





Training our personnel in emergency preparedness and emphasizing occupational health and safety in our workplace are important components of airport operations.

Safety and Security. The aviation community as a whole demands safety and security in the transportation of people and goods throughout the world.

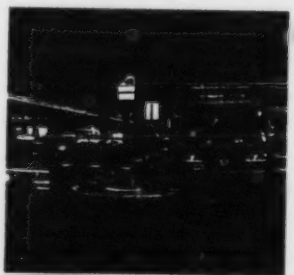
Safety and security awareness have become important elements of the airport environment. We encourage the travelling public, our employees and other airport users to be safety and security conscious through public education programs, training and general awareness.

Efforts were made during 1987 to eliminate hazards to aircraft resulting from engine ingestion of foreign objects and bird strikes. Good housekeeping practices and procedures on our operating areas were developed through a coordinated effort by airport users.

Improved accident prevention principles were also applied to our ground transportation network. A permit system for airside vehicle operators was introduced in 1987. The system development work includes updating local airport traffic directives so that airside and groundside operators are proficient in airport safety procedures.

Capabilities in crash, fire and rescue procedures have been improved by the introduction of rapid intervention vehicles (RIVs) at Canadian airports to upgrade our firefighting fleet. These vehicles are technically more efficient and provide a more effective response to aviation accidents.

Customer Satisfaction. Facilities at airports must be accessible to our many users. Baggage carousels, ground transportation, information services and other facilities for the physically challenged are essential to provide services to our customers.



Ground transportation, Winnipeg International

The air terminal building at Fort McMurray demonstrates how the design provides easy access for all users.

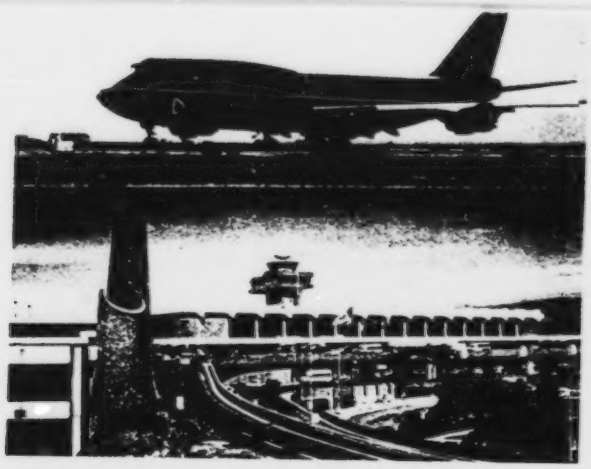
Information services in both official languages are available.

Airports Marketing

Meeting the Customer's Needs. As the aviation industry world-wide matures, there is less need for economic regulation of air carriers, but an increased demand for financial self-sufficiency at airports. In both instances, this trend has meant greater reliance on market forces to shape the course of the industry. To meet the challenge of this new, more competitive environment, the Airports Authority Group has increased its emphasis on marketing through a dedicated marketing team concerned with identifying customer needs, wishes and priorities and with developing new business opportunities and enhancing existing ones.

The Marketing Mission. The mission of airports marketing is to improve customer service and contribute to financial self-sufficiency at Canadian airports through the development of marketing strategies, marketing research and aggressive promotion.

While our mandate continues to emphasize safe and efficient transportation, it is recognized that customers are demanding more from airports than simply access to air travel. The travelling public wants convenient and appealing concessions; the business sector wants good, solid investment opportunities; the airlines require efficient facilities and services to support their industry. We are endeavouring to meet all these needs and position ourselves as a responsive industry supplier and business partner.



The Pacific Rim Marketing Program is a joint Transport Canada/Tourism/air cargo industry initiative, designed to increase Pacific Rim traffic passing through Vancouver International Airport.

To this end, several important marketing projects were undertaken in 1987. For example, we are examining the possibility of establishing business centres and common-use lounges at our airports. Market research is being conducted to determine precisely what services are required for the business traveller's "office away from the office" and how these can be most efficiently provided. We are also investigating the potential of an airports magazine targeted at the public and featuring articles of interest to the business and vacation travellers.

Other new business ideas include the introduction of food fairs, automobile racing facilities and the expansion of outdoor advertising.

Pacific Rim Project. To increase passenger and air cargo traffic through Canadian airports, we are promoting our facilities internationally. For example, working with Tourism Canada, British Columbia Tourism and other interest groups, the AAG is coordinating market strategies aimed at attracting new traffic to Vancouver International Airport from the world's fastest growing aviation market, the Pacific Rim.

This type of marketing venture has not been limited to the Pacific, however. In Ontario, AAG marketing staff have worked closely with the Municipality of Hamilton-Wentworth to develop a marketing strategy designed to increase air carrier activity at the newly expanded Hamilton Airport. As well, air service marketing initiatives are under way in Quebec City, Winnipeg, Saskatoon, Regina, Montreal, Edmonton, Calgary, Halifax and Gander.

Canada Fast Track. In addition to increases in passenger traffic, the AAG is also fostering cargo traffic growth through joint marketing initiatives with the air cargo industry as exemplified by the "Canada Fast Track" program.

"Canada Fast Track" program is aimed at increasing cargo traffic at Canadian airports. Heading up the project is Gerry Mahony, International Promotions Manager (left) with Dave McAree, Executive Director, AAG.

This promotional air cargo program highlights the many advantages of using Canadian airports as gateways to and from North America. As part of this program, a major exhibit was commissioned by the Airports Authority Group and brought to London, England, for its premiere at the World Freight Trade Show in October, 1987.

Promotional Activities. In conjunction with the development of new business opportunities, the AAG marketing group is promoting joint private/public development opportunities available at Canadian airports. Brochures, media advertising, direct mail campaigns, personal sales representations, video presentations and participation in trade shows and exhibitions are ways in which we are striving to get the message to community interests that we are "open for business."

Being good corporate citizens is a vital part of our marketing plan. Working with local communities and private-sector business interests toward joint marketing and promotion programs is the cornerstone of our marketing strategy. We are adapting our business style to encourage innovation and investment, to share risks and gains and, in every sense, to be full partners in local and regional development.

"The Sky is the Limit" is the Western Airports marketing motto used in developing promotional plans.

Commercial Development

Satisfying the needs of the travelling public and earning revenue generated from commercial land and space are achieved through new markets and products and by improving existing airport products and services in terms of their design, mix and price. This "product management" role is the main function of commercial development

Opening Up To Opportunity. This past year, we completed the initial round of airport retail and commercial plans for airports operated by the Airports Authority Group. The intent of this exercise was to identify business and revenue-generating opportunities at our airports. It is estimated that as much as $100 million of additional revenue could be generated this way over the five-year planning period.

Major redevelopment of commercial space within air terminal buildings has begun. At Calgary International, a project team, assisted by a consultant, established the best retail concession mix as well as the size, location and product lines of the individual concessions and length of lease terms. The resulting retendering program reflected the improved layout by increasing minimum guarantees by approximately 70 per cent. A similar program of changes is soon to be completed at Winnipeg International. Reviews of commercial space at Vancouver International Airport and at Terminals 1 and 2 at Toronto — Lester B. Pearson are scheduled to ensure that the best quality, variety, size and location of commercial facilities are provided at those locations.

Training and technical assistance to Caribbean airports is another facet of our diverse operations.

At other smaller airports, new initiatives such as advertising concepts, promotional programs and new retailing and food and beverage concepts, have been implemented.

On the commercial land side, office buildings, manufacturing complexes, recreational uses and other aviation compatible initiatives are being undertaken. Commercial property sub-division plans as an adjunct to the commercial plans for 36 airports will be used to illustrate to potential investors and developers the location of specific parcels of land, their geographic features and services available.

The Business Approach. Specific thrusts for achieving a business-like, commercial orientation include the selection of all land tenants on a first-come, first-served basis and the selection of concessionaires on a commercial basis rather than strictly by the highest financial bid. This will enable the AAG to: respond to developers in a more timely manner; i.e, when they are prepared and able to finance a project rather than when tenders are invited by the department; negotiate with the operators of such activities as fast-food outlets and shopping malls when approached with a new concept rather than being forced to identify and highlight to competitors an opportunity which the firm has researched and developed on its own initiative; and, finally, choose concessionaires on the basis of realistic bids, improved services and reasonable prices to the consumer.

Effective Property Management. A project has begun to implement streamlined and comprehensive procedures for the efficient management of airport contracts. A major component was the development of a commercial property management procedures manual. The project also entails the regular delivery of a commercial property management training course.

We are also developing a certification course for property managers which will include not only in-house training but also courses offered by outside specialists.

Sell the Surplus. A review of airport land holdings resulted in the identification of some 12,000 ha, having an estimated value of $90 to $95 million, in excess of requirements. Consequently, we have begun action to dispose of surplus land. This is just one step we have taken towards running efficient, cost-effective airports.

The Caribbean Connection. In addition, the commerical development branch undertook to develop commercial/retail plans for seven Caribbean airports. The plans outline strategies to market airport lands and air terminal buildings. A marketing and commercial development training course was developed in Barbados for personnel from various Caribbean airports. The objective is to impart Canadian knowledge and experience in marketing and commercial development to airport managers and senior staff.

Community Relations

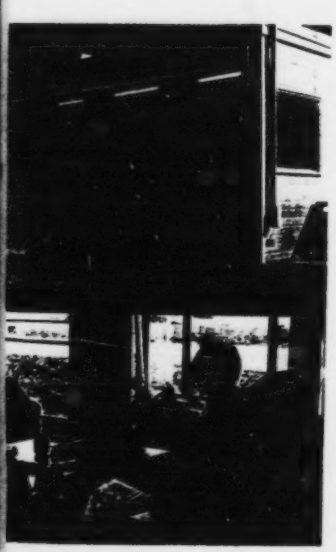
Working Together. The airport is part of a larger community network. Airport concerns become community concerns and vice versa. Planning, protection of the environment, zoning and investment opportunities are examples of issues that are addressed on a continuing basis with neighboring communities.

Dollars and Sense. It makes sense to contribute financially to our smaller airports. By doing so we make sure that a national airport system is available to all Canadians. In a country as vast as Canada, this becomes a challenge we are proud to meet.

In the past year, contributions totalling $19.3 million, under the Airport Financial Assistance Program, have provided for the operation of 79 municipal and other local airports. Capital investment of $18.2 million was also committed to assist in establishing and improving eligible municipal and local airports.

Communication Channels. We realize that being accessible to the local community is crucial to our operational success. We have opened up channels of communication to facilitate and improve the exchange of information between airports and the local communities.

Airport master plans, land use plans, noise abatement programs and disaster planning are all examples of topics on which we regularly consult with the community. Participation by, and feedback from the community in these areas allows us to measure the effectiveness of our programs.



The many faces of disaster planning: field command post at Halifax International Airport and emergency control area, Victoria.

Employee ingenuity and their community involvement resulted in a winning float for Calgary Airport at the Stampede Parade.

At many airports, community groups and other levels of governments participate in a consultative process to discuss proposals to improve the level of ground transportation at the airport, develop a policy for an effective airport noise management program, resolve the issue of garbage and waste disposal without compromising environmental protection and improve airport facilities for special needs groups.

The consultative process became an integral part of our management framework in 1987. Airline consultative committees have been implemented with the major carriers in Canada to discuss operational implications brought about by changes in policies, economic conditions or corporate direction.

Terms of reference for economic development boards have been approved by the minister. These boards, composed of community and business leaders, will provide local business expertise to advise airport managers.

A coordinated effort in the development of an airport makes good friends. Building on each other's expertise is good business.

Making a new friend, an RCMP officer assists a disabled child as part of a tour of Pearson International Airport for the United Way "Buddies Tour."

The Challenge of the Future

The Winds of Change. Much has been achieved in 1987. The Airports Authority Group has experienced an exciting transition... and this is only the beginning. It is said that the only thing constant is change and this will be true of the Airports Authority Group as we continue to prepare ourselves for the challenges that lie ahead. The new policy on federal airports is the blueprint for this change.

The challenges and the opportunities have never been greater. The transition to a business-like, commercially-oriented airports authority will afford Canada the necessary operating freedoms to compete in the global market and respond effectively to the ever-changing conditions of the marketplace.

The AAG will continue to improve its performance in all facets of the organization. The initiatives introduced in 1987 will receive continued support and attention so we can achieve our goals.

Perhaps one of our greatest challenges will be to maintain our organizational stability in the face of continuing change. The reorganization of the Airports Authority Group is moving into its final stages, but the organization will continue to evolve in response to change and as the level of internal communications is improved.

In the years to come we will be watching with enthusiasm as some individual airports are returned to the communities they have served for so many years. Such a transition will allow the airport to respond more effectively to the needs of the local community and prosper in an environment of financial, managerial, operational and technical self-sufficiency. Only those communities or local organizations ready, willing and able to comply with specific principles, however, will be entrusted with the responsibilities associated with airport operation and development.

The coming years will be exciting ones, and we will be equal to the challenges — and opportunites that lie ahead because of the commitment and enthusiasm of a dedicated workforce and a sophisticated — and revitalized approach to the management and direction of the Airports Authority Group.

Annual Highlights

Statement of Revenues and Expenses for Nine Major Federal Airports*

(Accrual Accounting Basis)

	Fiscal Year 1986/87 Actual		Fiscal Year 1987/88 Forecast	
	$ in Millions	*% of Total*	*$ in Millions*	*% of Total*
Revenues:				
Rentals and Concessions	$143.0	36.0%	$154.0	36.7%
Landing Fees	84.0	21.2	86.6	20.7
General Terminal Fees	62.1	15.7	64.2	15.3
Other Revenues	25.8	6.5	29.0	6.9
	$314.9	79.4%	$333.8	79.6%
Air Transportation Tax Allocation	81.5	20.6	85.3	20.4
	$396.4	**100.0%**	**$419.1**	**100.0%**
Expenses:				
Salaries, Wages and Employee Benefits	$ 68.6		$69.0	
Other Direct Costs	98.4		70.4	
	$167.0		$139.4	
Depreciation	51.8		57.8	
	$218.8		$197.2	
Allocated Costs:				
Headquarters & Regional Overhead	39.1		38.2	
Terminal Control Charges	61.2		68.2	
Grants-in-lieu of Taxes	21.2		23.5	
Other Charges:				
Interest Expense	83.3		91.2	
Loss on Disposal of Assets	0.1			
	$423.7		**$418.3**	
Surplus (Deficit) for the Fiscal Year	**$(27.3)**		**$ 0.8**	

* ***Vancouver, Calgary, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Ottawa, Montreal (Mirabel), Montreal (Dorval), Halifax.***

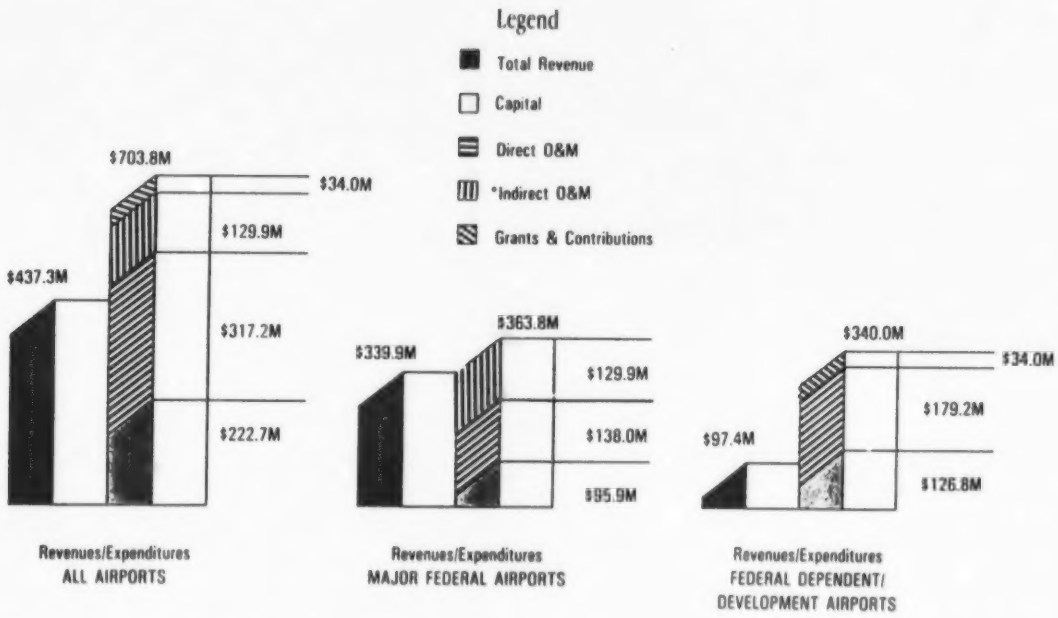
*Consolidated Financial Results for all Airports**

(Cash Accounting Basis)

	Fiscal Year 1986/87 Actual		Fiscal Year 1987/88 Forecast	
	$ in Millions	% of Total	$ in Millions	% of Total
Revenues:				
Rentals and Concessions	$185.9	25.9%	$197.1	25.5%
Landing Fees	98.5	13.7	104.0	13.5
General Terminal Fees	70.0	9.7	74.0	9.6
Other Revenues	27.7	3.9	18.1	2.3
	$382.1	53.2%	$393.2	50.9%
Air Transportation Tax Allocation	297.8	41.5	334.8	43.4
Recoveries from Nine Major Federal Airports for Management Services Charges	38.3	5.3	44.1	5.7
	$718.2	**100.0%**	**$772.1**	**100.0%**
Expenditures:				
Operating — Salaries, Wages and Employee Benefits	$185.0		$175.5	
Other Direct Costs	176.4		141.7	
	$361.4		$317.2	
Management Services Charges to Nine Major Federal Airports	38.3		38.2	
Terminal Control Costs	61.2		68.2	
Grants-in-lieu of Taxes	25.8		23.5	
	$486.7		$447.1	
Capital Investment Expenditures	211.3		222.7	
Grants & Contributions	37.5		34.0	
	$735.5		**$703.8**	
Cash Surplus (Deficit) for the Fiscal Year	**$(17.3)**		**$68.3**	
Number of Person Years Utilized	4735		4440	

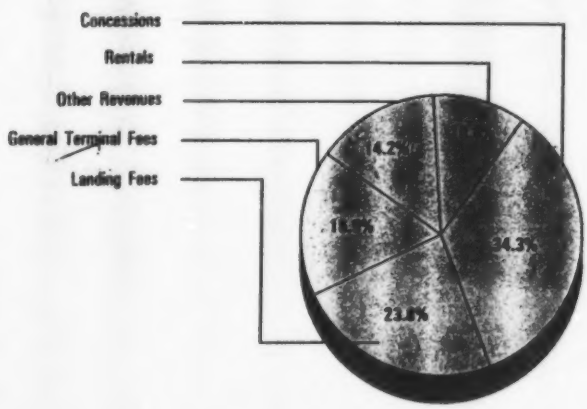
* ***All airports including Major Federal Airports***

Fiscal Year 87/88 Forecast
Revenue/Expenditure Ratios
(Cash Accounting Basis)

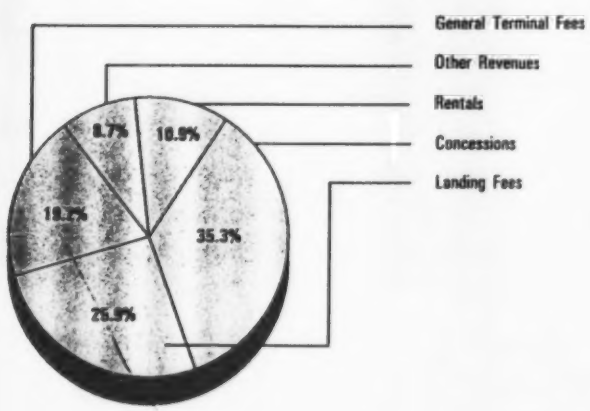


*overhead, terminal control costs, grants in-lieu of taxes

1.0 Generated Revenue
Breakdown: 87/88 estimates
For all airports



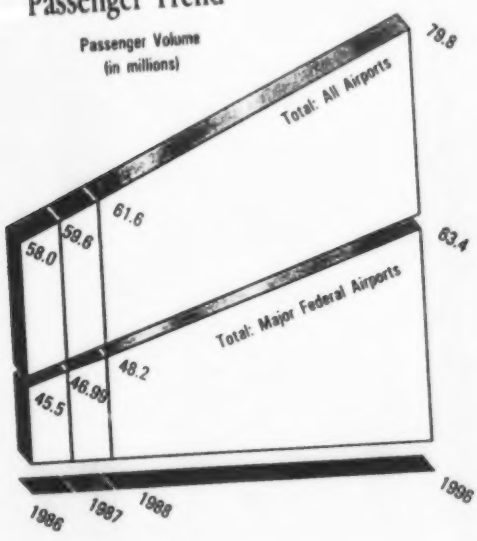
2.0 Generated Revenue
Breakdown: 87/88 estimates
For nine Major Federal airports



Traffic Activity Profile

Enplaned/Deplaned Passengers (millions)

Passenger Trend



Passenger Trend

Enplaned/Deplaned Passenger Statistics

(in thousands)

MAJOR FEDERAL AIRPORTS: (in descending order; 1986 actual)	**1986** *(actual)*	**1987** *(estimate)*	**1988*** *(forecast)*	**1996*** *(forecast)*
Toronto/Lester B. Pearson International Airport	17,121.7	18,300.0	18,431.0	24,117.0
Vancouver International Airport	8,414.9	8,020.0	8,232.0	10,310.0
Montreal Int'l Airport (Dorval)	5,676.2	6,030.0	6,084.3	8,770.0
Calgary International Airport	3,988.7	4,000.0	4,226.1	5,670.0
Winnipeg International Airport	2,267.4	2,270.0	2,490.0	3,353.0
Ottawa International Airport	2,262.5	2,450.0	2,507.6	3,256.0
Edmonton International Airport	2,055.4	1,910.0	2,103.0	2,810.0
Montreal Int'l Airport (Mirabel)	1,850.3	1,870.0	2,100.5	2,736.0
Halifax International Airport	1,845.5	2,140.0	2,024.3	2,365.0
TOTAL – ALL M.F.A.'s	45,482.6	46,990.0	48,198.8	63,387.0

OTHER REPORTING AIRPORTS:**	**1986** *(actual)*	**1987** *(estimate)*	**1988*** *(forecast)*	**1996*** *(forecast)*
Pacific Region	2,592.9	2,430.0	2,530.8	3,678.0
Western Region	1,974.1	1,800.0	1,990.8	2,744.0
Central Region	2,385.3	2,350.0	2,450.8	3,664.5
Ontario Region	1,881.9	2,100.0	2,200.8	2,625.3
Quebec Region	1,643.5	1,550.0	1,550.8	2,457.1
Atlantic Region	2,072.1	2,300.0	2,331.7	2,585.2
TOTAL – OTHER AIRPORTS	12,549.8	12,670.0	13,145.7	17,754.1
TOTAL – ALL AIRPORTS	58,032.4	59,660.0	61,344.5	81,141.1

* 1985 base year forecast.
** Figures include non-AAG airports.
*** Unofficial forecasts.

Itinerant Aircraft Movement Statistics

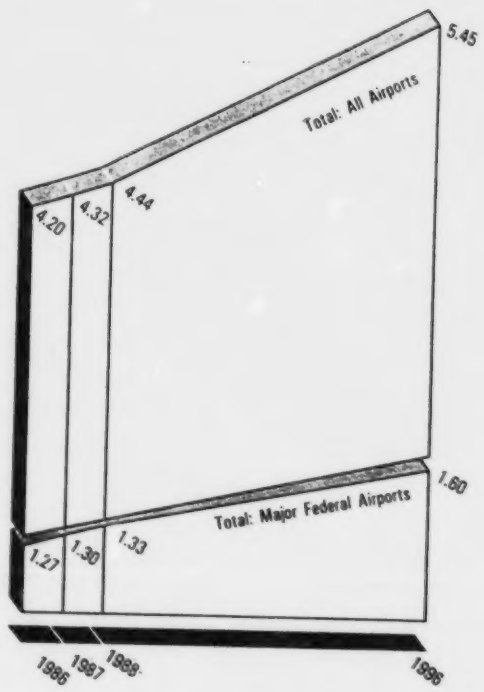
Aircraft Movements Trend

MAJOR FEDERAL AIRPORTS (in descending order; 1986 actual)	**1986** *(actual)*	**1987** *(estimate)*	**1988*** *(forecast)*	**1996*** *(forecast)*
Toronto/Lester B. Pearson International Airport	301,169	311,000	318,000	371,700
Vancouver International Airport	278,834	289,900	297,400	343,800
Montreal Int'l Airport (Dorval)	159,575	166,000	170,800	225,100
Calgary International Airport	147,759	147,900	153,100	186,300
Ottawa International Airport	109,448	112,700	117,000	143,600
Winnipeg International Airport	101,307	103,900	106,100	122,000
Edmonton International Airport	62,112	62,900	63,900	77,400
Halifax International Airport	60,268	61,300	62,300	67,800
Montreal Int'l Airport (Mirabel)	43,227	44,100	45,400	58,100
TOTAL – ALL M.F.A.'s	1,265,699	1,299,700	1,334,000	1,595,800

OTHER REPORTING AIRPORTS:**	**1986** *(actual)*	**1987** *(estimate)*	**1988**** *(forecast)*	**1996**** *(forecast)*
Pacific Region	601,395	565,900	586,700	756,200
Western Region	572,483	638,700	645,400	756,300
Central Region	514,917	538,700	550,300	668,000
Ontario Region	585,800	585,600	609,800	794,700
Quebec Region	402,642	439,600	455,000	550,800
Atlantic Region	256,081	254,000	261,700	328,200
TOTAL – ALL OTHER AIRPORTS	2,933,318	3,022,500	3,108,900	3,854,200
TOTAL – ALL AIRPORTS	4,199,017	4,322,200	4,442,900	5,450,000

* 1985 base year forecast.
** Figures include non-AAG airports.
*** Unofficial forecasts.

Itinerant Aircraft Trend



Itinerant Aircraft Volume (in millions)

Pacific Region

Transport Canada
Airports Authority Group
Room 220
800 Burrard Street
Vancouver, British Columbia
V6Z 2J8

Région du Pacifique

Transports Canada
Groupe de gestion des aéroports
Pièce 220
800, rue Burrard
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6Z 2J8

▶ **Vancouver International Airport**
Transport Canada
Vancouver, British Columbia
V7B 1T6

Aéroport international de Vancouver
Transports Canada
Vancouver (Colombie-Britannique)
V7B 1T6

Western Region

Transport Canada
Airports Authority Group
Federal Building
9820 — 107th Street
Edmonton, Alberta
T5K 1G3

Région de l'Ouest

Transports Canada
Groupe de gestion des aéroports
Édifice fédéral
9820, 107e Rue
Edmonton (Alberta)
T5K 1G3

▶ **Edmonton International Airport**
Transport Canada
P.O. Box 9860
Edmonton, Alberta
T5J 2T2

Aéroport international d'Edmonton
Transports Canada
C.P. 9860
Edmonton (Alberta)
T5J 2T2

▶ **Calgary International Airport**
Transport Canada
2000 Airport Road, N.E.
Calgary, Alberta
T2E 6W5

Aéroport international de Calgary
Transports Canada
2000, chemin de l'Aéroport, nord-est
Calgary (Alberta)
T2E 6W5

Central Region

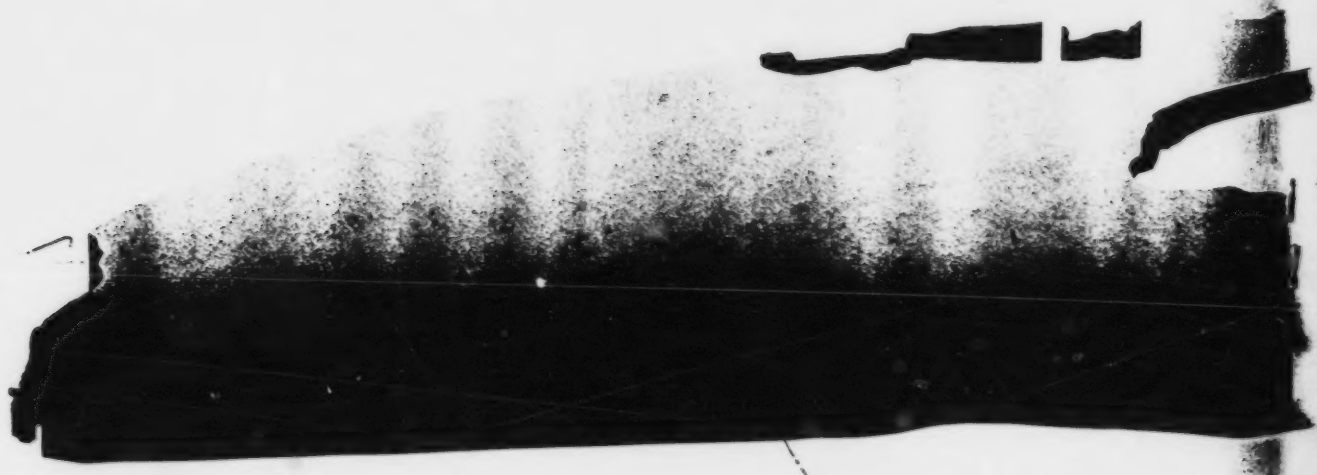
Transport Canada
Airports Authority Group
P.O. Box 8550
Winnipeg, Manitoba
R3C 0P6

Région du Centre

Transports Canada
Groupe de gestion des aéroports
C.P. 8550
Winnipeg (Manitoba)
R3C 0P6

▶ **Winnipeg International Airport**
Transport Canada
Room 127
2000 Wellington Avenue
Winnipeg, Manitoba
R3R 0S7

Aéroport international de Winnipeg
Transports Canada
Pièce 127
2000, avenue Wellington
Winnipeg (Manitoba)
R3R 0S7



Ontario Region

Transport Canada
Airports Authority Group
4900 Yonge Street, Suite 300
Willowdale, Ontario
M2N 6A5

Région de l'Ontario

Transports Canada
Groupe de gestion des aéroports
4900, rue Yonge
Pièce 300
Willowdale (Ontario)
M2N 6A5

Toronto — Lester B. Pearson International Airport
Transport Canada
P.O. Box 6003
Toronto AMF, ON
L5P 1B5

Aéroport international Lester B. Pearson de Toronto
Transports Canada
C.P. 6003
Toronto (Ontario)
L5P 1B5

Ottawa International Airport
Transport Canada
50 Airport Road
Room 2272
Gloucester, Ontario
K1V 9B4

Aéroport international d'Ottawa
Transports Canada
50, chemin de l'Aéroport
Pièce 2272
Gloucester (Ontario)
K1V 9B4

Quebec Region

Transport Canada
Airports Authority Group
P.O. Box 5000
Montreal International
Airport (Dorval)
Dorval, Quebec
H4Y 1B9

Région du Québec

Transports Canada
Groupe de gestion des aéroports
C.P. 5000
Aéroport international
de Montréal (Dorval)
Dorval (Québec)
H4Y 1B9

Montreal International Airport (Dorval)
Transport Canada
P.O. Box 250
Dorval, Quebec
H4Y 1A8

Aéroport international de Montréal (Dorval)
Transports Canada
C.P. 250
Dorval (Québec)
H4Y 1A8

Montreal International Airport (Mirabel)
Transport Canada
P.O. Box 1000
Mirabel, Quebec
J7N 1A4

Aéroport international de Montréal (Mirabel)
Transports Canada
C.P. 1000
Mirabel (Québec)
J7N 1A4

Atlantic Region

Transport Canada
Airports Authority Group
P.O. Box 42
Moncton, New Brunswick
E1C 8K6

Région de l'Atlantique

Transports Canada
Groupe de gestion des aéroports
C.P. 42
Moncton (Nouveau-Brunswick)
E1C 8K6

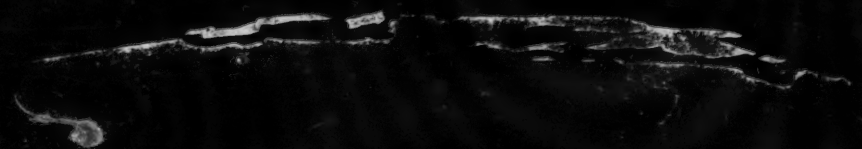
Halifax International Airport
Transport Canada
P.O. Box 40
Elmsdale, Nova Scotia
B0N 1M0

Aéroport international de Halifax
Transports Canada
C.P. 40
Elmsdale (Nouvelle-Écosse)
B0N 1M0

ÉROPORTS FÉDÉRAUX

GROUPE DE GESTION DES AEROPORTS

Rapport annuel 1987-1988



Canada

©Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1988
N° de cat. T53-8/1988
ISBN 0-662-55891-X

Conçue par : Gordon Creative Group
Imprimée chez: Geraf Litho Ltée.

TP 9167

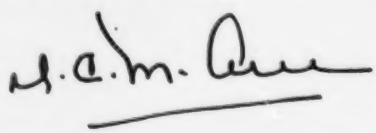
Monsieur **Glen Shortliffe**
Sous-ministre
Transports Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Monsieur,

Il me fait plaisir de vous remettre le compte rendu abrégé de nos réalisations et des initiatives que nous avons mises de l'avant au cours de la deuxième année d'existence du Groupe de gestion des aéroports.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

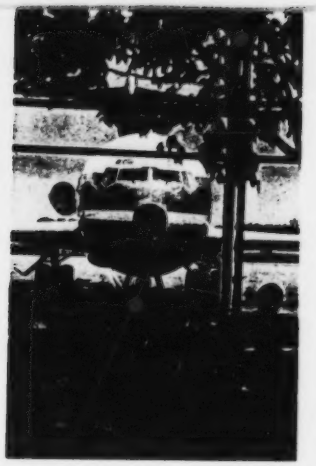
Le directeur exécutif,



D.C. McAree
Groupe de gestion des aéroports

TABLE DES MATIÈRES

Message du directeur exécutif	3
La conception du GGA et sa façon de gérer	4
La rationalisation	7
L'exploitation aéroportuaire	9
Le marketing aéroportuaire	11
Le développement commercial	14
Les relations avec le milieu	16
Les défis à l'horizon	18
Les faits saillants de l'année	14



Groupe de gestion
des aéroports
Transports Canada
Place de Ville
Tour C, 19e étage
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N8

Directeur exécutif:
D.C. McAree

Directeur exécutif adjoint:
G. Berigan

Directeur général du Développement commercial:
D.K. Gerrie

Directeur général des Services professionnels et techniques:
H.W.R. Smith

Directeur général de la Gestion des aéroports:
B. Bowie

Directeur général de l'Exploitation des aéroports
P. Champagne

Directeur général du Marketing aéroportuaire:
L. McCoomb

Directeur exécutif du Groupe d'étude sur la gestion des aéroports:
A. Douglas

Message du directeur exécutif

De nombreux changements et améliorations sont survenus, tant sur le plan de la direction que de l'organisation, depuis la création du Groupe de gestion des aéroports (GGA), il y a plus de deux ans.

La réorganisation du GGA, qui cherche à accroître l'efficacité et la rationalisation au sein du Groupe, est presque terminée. Les employés constateront que leurs nouvelles tâches sont stimulantes et qu'elles contribuent, dans une large mesure, au bon fonctionnement du Groupe.

Le lancement d'une nouvelle politique intitulée *Le futur cadre de gestion des aéroports canadiens* a marqué notre deuxième année d'existence. Cette politique invite les groupes locaux désireux de faire l'acquisition ou l'exploitation d'un aéroport à manifester leur intérêt auprès de Transports Canada. La deuxième partie de la politique traite du Modèle de gestion des aéroports de Transports Canada destiné aux aéroports qui ne sont pas cédés à des intérêts locaux. Dans ce cas, nous gérerons davantage nos aéroports comme s'il s'agissait d'entreprises privées. Ainsi, nous mettrons l'accent sur le développement commercial, l'élaboration d'un plan d'affaires, la comptabilité commerciale et une plus grande participation locale à l'exploitation de nos aéroports. La "gestion à la base" sera au coeur de cette approche.

Le marketing de nos aéroports a revêtu une importance particulière au cours de la dernière année. La promotion des aéroports du GGA comme des milieux propices aux affaires a été un élément clé du programme de marketing du Groupe. En outre, certaines initiatives régionales, tel le Programme de marketing de l'aéroport de Vancouver visant les pays de la côte du Pacifique, auront pour but de rendre nos aéroports plus concurrentiels à l'échelle internationale.

En dépit de l'attention particulière réservée à ces initiatives pendant notre deuxième année d'existence, nous n'avons pas perdu de vue les exigences primordiales requises en matière de sûreté et de sécurité. D'ailleurs, plusieurs projets ont été mis en œuvre à cet égard, notamment une campagne intensive qui encourage les employés à participer au programme de sûreté aéroportuaire. De plus, nous continuons d'améliorer sans cesse la configuration des aéroports afin de satisfaire les employés et les usagers.

Nous avons raison d'être fiers de ce que nous avons accompli au cours de la dernière année puisque nous avons atteint nos objectifs. Grâce à l'attitude professionnelle et au dévouement de tous les employés du GGA, nous pourrons relever avec confiance les défis de demain.

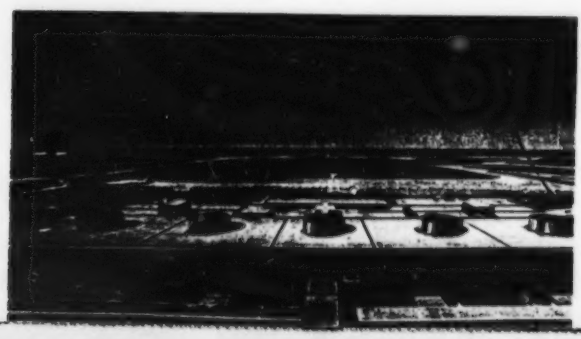
La conception du GGA et sa façon de gérer

Une nouvelle façon d'aborder les affaires ... Au fur et à mesure que le Groupe de gestion des aéroports (GGA) continue d'évoluer, de nombreux défis et de multiples possibilités se présentent. Ainsi, l'année 1987 a été marquée par le lancement d'une nouvelle politique fédérale sur les aéroports, une politique qui tracera la voie du GGA au cours des années à venir qui promettent d'être excitantes. La nouvelle politique intitulée *Le futur cadre de gestion des aéroports canadiens* est fondée sur deux principes distincts :

- d'une part, il s'agit d'évaluer la possibilité de céder la propriété ou l'exploitation d'aéroports à des tiers, là où il existe un intérêt réciproque;
- d'autre part, l'on veut aborder d'une nouvelle façon la gestion des aéroports retenus par Transports Canada, en mettant l'accent sur l'orientation commerciale des aéroports, leur contribution possible au développement économique et leur sensibilisation aux préoccupations et aux intérêts locaux.

Le premier principe, ou « la cession », est l'un des principaux volets de la politique actuelle du GGA. Ses répercussions ne devraient se faire sentir qu'au cours des années à venir.

Par contre, le nouveau mode de gestion que préconise Transports Canada en ce qui concerne les aéroports non cédés, commence déjà à prendre forme. Cette nouvelle approche nous aidera à atteindre les objectifs suivants :



Les plans aéroportuaires, d'utilisation des terrains et de vente au détail sont mis à jour régulièrement afin que le GGA puisse trouver la façon d'utiliser, au maximum, les installations des aérogares tant à l'intérieur qu'à l'extérieur.

• gérer le réseau aéroportuaire actuel de façon sûre et sécuritaire, comme s'il s'agissait d'une entreprise privée, et en recouvrer les frais d'exploitation;

• exploiter chacun des aéroports de la façon la plus efficace, la plus efficiente et la plus sûre possible;

• exploiter au maximum les possibilités de recettes dans le secteur du développement commercial et y faire participer le secteur privé; et,

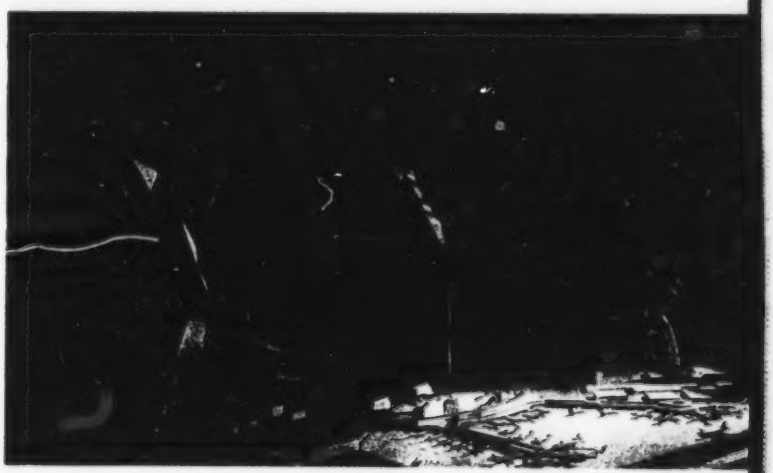
• appuyer tant les objectifs de développement économique du gouvernement décrits dans la *Loi nationale sur les transports* que ceux d'autres types de gouvernement.

Un retour à la base des affaires ... Pendant la dernière année, le Groupe de gestion des aéroports a réalisé des progrès considérables lorsqu'il a changé la direction de son organisation, mais ces changements doivent être accompagnés d'une nouvelle optique innovatrice. Toutefois, cette façon de penser n'est pas tout à fait nouvelle. À vrai dire, nous sommes revenus à la base, aux principes clés d'une gestion efficace. Dorénavant, nous nous soucierons de la gestion à la base, du rendement des coûts, de la rationalisation des activités et de la demande du marché. Nous serons pleinement conscients aussi qu'il faut assurer la sécurité et la sûreté du réseau aéroportuaire national. D'ailleurs, ce besoin ne sera jamais compromis.

La différence ... Pendant que le GGA devient peu à peu une organisation réduite, flexible et décentralisée, l'on accorde une attention particulière à l'uniformité de façon que l'administration centrale, les régions et les principaux aéroports puissent posséder des structures comparables et coordonnées. Ainsi, nous pourrons réduire les frais généraux et éliminer le dédoublement des tâches. En outre, nous aurons l'occasion de faire une sage utilisation d'une main-d'oeuvre qui possédera une souplesse et une mobilité accrues et qui jouira de meilleures occasions au point de vue professionnel. Ces changements sont positifs, opportuns et donnent des résultats.

Afin de s'établir à titre d'entreprise de service public et d'atteindre les objectifs qui en découlent, le GGA s'engage à prendre de nombreuses initiatives d'importance dans cinq domaines principaux : la direction, la planification des revenus, la planification des immobilisations, la gestion des ressources et la mise sur pied des systèmes d'information de la gestion.

Au chapitre de la planification, le GGA a terminé les plans directeurs des neuf principaux aéroports fédéraux et les plans d'utilisation des terrains de tous ses aéroports. Ces plans délimitent, à chaque



La participation du secteur privé au financement, à la construction et à la gestion de l'aérogare 3 (à l'aéroport Lester B. Pearson) met en lumière la nouvelle conception commerciale qu'a adoptée le Groupe de gestion des aéroports. Des fonctionnaires et des représentants du secteur privé discutent de la construction de la nouvelle aérogare représentée par une maquette (photo du haut).

aéroport, les zones servant à l'exploitation aéroportuaire, à des activités aéronautiques, au développement commercial et industriel. Ils indiquent aussi quelles sont les zones excédentaires et celles que l'on doit vendre.

Les plans commerciaux délimitent les zones de chaque aéroport où il est possible d'assurer un développement commercial. Les plans de vente au détail déterminent quelles facettes de l'aérogare pourraient faire l'objet d'une occasion d'affaires.

L'élaboration coordonnée de ces plans et d'autres plans liés aux finances et à l'exploitation formeront les assises du plan d'affaires quinquennal qui chapeautera bientôt les activités du GGA. Le GGA sera muni alors d'un outil qui lui permettra de stabiliser le milieu en matière de finances et d'exploitation et de le faire connaître aux usagers de l'aéroport ou à des groupes susceptibles d'entretenir des relations d'affaires avec les représentants d'aéroports. Le plan sera conçu de façon que nous puissions réaliser une planification judicieuse fondée sur des objectifs à la base et une planification des revenus fondée sur la poursuite de buts réalistes au chapitre des revenus aéroportuaires. Grâce à ce plan d'affaires, le GGA pourra aussi s'inspirer d'analyses d'investissement pour justifier des dépenses d'immobilisations axées vers une optimisation des recettes.

Outre la création du plan d'affaires quinquennal, le GGA devra se familiariser avec une nouvelle comptabilité « commerciale » destinée à équilibrer les revenus et les dépenses et stimuler les centres de profits du Groupe. Cette méthode mettra en relief l'incidence des investissements sur les revenus aéroportuaires actuels et prévus et les objectifs en matière de recouvrement des coûts.

La nouvelle façon d'aborder la gestion du GGA s'est surtout manifestée quand le Ministère a annoncé que des entreprises privées assureraient la construction et l'exploitation de l'aérogare 3 à l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto.

Le Groupe de gestion des aéroports estime que la sûreté et la sécurité aux aéroports sont primordiales.

La rationalisation

Travailler à bon escient. Tout en adoptant une nouvelle conception de la gestion, le Groupe de gestion des aéroports a connu une importante réorganisation l'an dernier. À la suite de cette restructuration, notre statut à titre d'organisation s'est clarifié et précisé au fur et à mesure que nous passions d'une gestion par échelons hiérarchiques à une gestion linéaire.

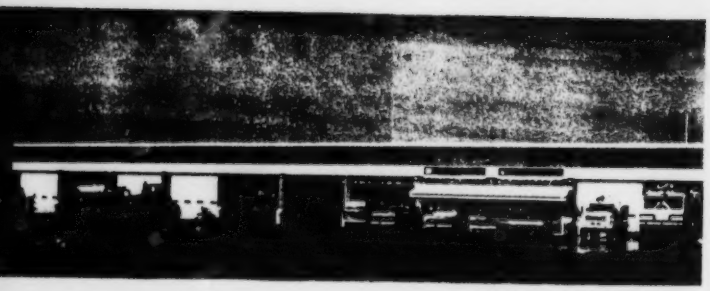
L'établissement d'une nouvelle organisation à l'administration centrale et dans les régions a influé considérablement sur notre mode de fonctionnement. Nous devons relever le défi de conserver notre existence au sein du secteur public tout en abordant les affaires à l'instar du secteur privé, si nous voulons demeurer concurrentiels sur le marché aéroportuaire actuel.

Une réorganisation a été effectuée aux principaux aéroports fédéraux afin que nous puissions atteindre notre objectif qui est d'exploiter les aéroports comme des entreprises privées viables. Nous dirigeons une entreprise dynamique ayant une structure rationalisée, un nouveau mandat et des ressources réduites, sans pour autant compromettre la sûreté et la sécurité dans les aéroports.

Le regroupement des activités des aéroports internationaux de Montréal, soit Dorval et Mirabel, en un seul système aéroportuaire, prouve que nous sommes déterminés à faire preuve de vitalité dans notre façon d'aborder la gestion aéroportuaire.

En raison des initiatives de réorganisation qu'il a prises, le GGA est reconnu par le monde de l'aviation comme l'exploitant du réseau aéroportuaire canadien.

L'édifice qui abrite la caserne des pompiers et les services d'entretien à l'aéroport de Yarmouth ainsi que le garage servant à l'entreposage du sable et à l'entretien à l'aéroport de Moncton.



Nous sommes non seulement une organisation nationale, mais aussi internationale.

Une nouvelle façon de penser ... pour s'adapter au changement. La direction et le personnel ont fait preuve de beaucoup de flexibilité au moment de la mise sur pied de la nouvelle organisation. Nous encourageons les employés à aborder de façon créative et innovatrice de vieux ou nouveaux problèmes qu'ils doivent résoudre ou les projets qu'ils doivent analyser.

Les employés ont relevé de nombreux défis avec enthousiasme et la ferme intention d'élargir leurs horizons, notamment lorsqu'ils ont dû travailler en collaboration avec d'autres organismes. En outre, nous avons conclu des ententes précisant la délimitation des responsabilités en ce qui a trait au fonctionnement interne avec le Groupe Aviation et les divisions du Personnel et des Finances.

Améliorer les communications. En plus de développer nos relations avec des organismes du gouvernement fédéral, nous tentons d'améliorer également la communication entre la direction et les employés du GGA. Nous publions régulièrement des communiqués, des bulletins et des périodiques afin de tenir les employés au courant de tout ce qui touche leur organisation.

En outre, nous avons créé un programme de primes afin de reconnaître le mérite des employés qui contribuent, de façon exemplaire, à la bonne marche de l'organisation.

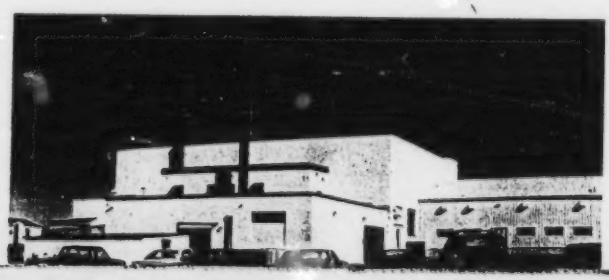
L'amélioration des relations de travail demeure toujours un objectif capital au sein de notre nouvelle organisation. Au cours de la dernière année, un nouveau cadre de consultation a amélioré le mécanisme de négociation entre la direction et le syndicat. Grâce à ce cadre, les deux parties jouissent d'une tribune où ils peuvent discuter de points touchant les employés dans leur milieu de travail et apporter des solutions s'il y a lieu.

Le Groupe de gestion des aéroports a su prêter une oreille plus attentive.

Penser et agir en vue d'investir judicieusement. Afin de rendre notre organisation plus efficace, il faut aussi améliorer nos programmes et nos modes de fonctionnement. Nous devons vérifier scrupuleusement les coûts d'exploitation et d'immobilisations afin de nous assurer que nous tirons le maximum des sommes investies. Les projets de réduction du personnel ne se réaliseront que grâce à une meilleure affectation des ressources.

Nous avons entrepris de nombreuses initiatives en 1987, entre autres, celle de déterminer les articles dont nous n'avions plus besoin. Nous avons revu les inventaires portant sur les terrains, le parc de véhicules et l'équipement utilisable afin de réduire le nombre de nos biens et les coûts liés à leur entretien.

Nous continuons d'améliorer et de perfectionner sans cesse nos méthodes d'entretien sans mettre en péril la sécurité ou l'exploitation aéroportuaire. Par exemple, nous appliquons des méthodes pour réduire les coûts lorsque nous entreprenons la planification, la conception et la mise en oeuvre de projets touchant des édifices d'entretien banalisés et des installations servant à l'entretien des chaussées côté piste.

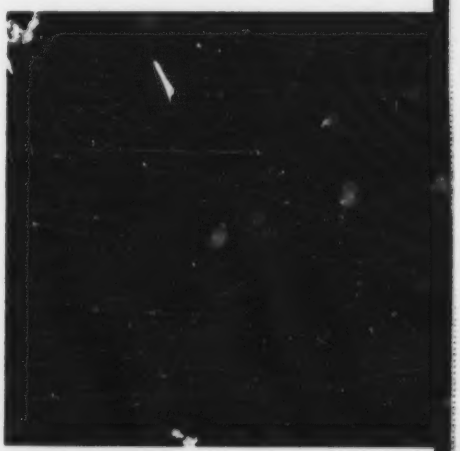


Nous révisons nos normes afin de nous assurer que les bâtiments d'entretien aux aéroports canadiens servent à de multiples fins et sont bien utilisés.

L'exploitation aéroportuaire

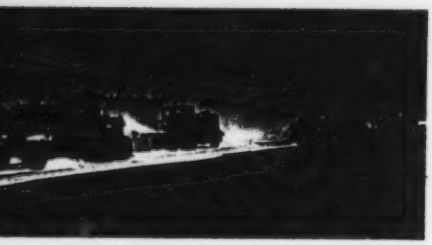
Ouvrir l'œil pour assurer l'avenir de nos aéroports. La surveillance du rendement constitue le pivot de notre système d'exploitation. Le réseau des aéroports n'échappe pas à cette surveillance. Tous les incidents inhabituels ou les cas d'urgence qui influent considérablement sur le rendement des opérations aéroportuaires sont enregistrés, revus et analysés afin que nous puissions prendre des mesures préventives. La planification de mesures d'urgence en vue de maintenir nos activités est considérée comme une priorité aux aéroports canadiens. Notre crédibilité en tant que réseau aéroportuaire repose sur notre capacité d'exploiter, en toute sécurité, nos installations moyennant le moins d'interruptions possible.

Cinq priorités pour offrir un meilleur service. Parmi ses priorités, le Groupe de gestion des aéroports place au premier plan un ensemble de programmes appelés les « cinq priorités » : la sécurité, la sûreté, les langues officielles, le programme de coordina-



En 1987, l'aéroport d'Edmonton a entrepris un programme pour assurer la facilité d'accès à l'intérieur de ses installations. En outre, les employés de cet aéroport ont réussi à recueillir des fonds au montant de 9 500 $ au profit de la campagne de sensibilisation de Rick Hansen.

Le travail d'équipe permet de maintenir les aires d'exploitation à nos aéroports constamment dégagées.



Préparer notre personnel à faire face aux urgences et le sensibiliser aux questions d'hygiène et de santé sur les lieux de travail constituent deux des principaux aspects de l'exploitation aéroportuaire.

tion de l'image de marque et la facilité d'accès aux aéroports. La réalisation de ces programmes, qui entrent dans la catégorie des services, démontre notre engagement à améliorer les services à la clientèle.

Sécurité et sûreté. Le milieu de l'aviation exige que le transport des passagers et des marchandises soit sûr et sécuritaire partout dans le monde.

La sécurité et la sûreté sont donc devenues deux éléments clés dans le milieu aéroportuaire.

Nous encourageons les voyageurs, nos employés et les autres utilisateurs des aéroports à se sensibiliser à ces points en leur présentant divers moyens éducatifs.

Nous avons fait des efforts en 1987 pour éliminer les dangers d'ingestion de corps étrangers par les aéronefs et le péril aviaire. Grâce à la collaboration coordonnée des usagers des aéroports, nous avons réussi à établir des méthodes et des pratiques efficaces en vue de l'entretien de nos aires d'exploitation.

Les règles de prévention des accidents ont aussi été améliorées pour ce qui est du transport au sol. Un procédé visant la délivrance de permis pour la conduite de véhicules côté piste a été établi en 1987. Des directives réglementant la circulation sont, en vertu de ce même procédé, régulièrement mises à jour, afin que les conducteurs de véhicules côté piste et côté ville soient compétents en matière de sécurité aéroportuaire.

Nos capacités dans le sauvetage et dans l'extinction des incendies d'aéronefs se sont améliorées grâce à la mise en service des véhicules d'intervention rapide aux aéroports canadiens destinés à rehausser la qualité de notre flotte de véhicules utilisés à cette fin. Ces véhicules sont techniquement très efficaces et permettent d'intervenir plus rapidement lors des accidents d'aviation.

La satisfaction des clients. Les installations aéroportuaires doivent être accessibles à tous. Les carrousels à bagages, les services de transport au sol, les services de renseignements et d'autres installations réservées aux handicapés sont essentiels pour bien servir l'ensemble de notre clientèle.

Le transport au sol à l'aéroport international de Winnipeg.

L'aérogare de l'aéroport de Fort McMurray démontre combien la conception d'un édifice peut faciliter l'accessibilité des lieux à tous les usagers.

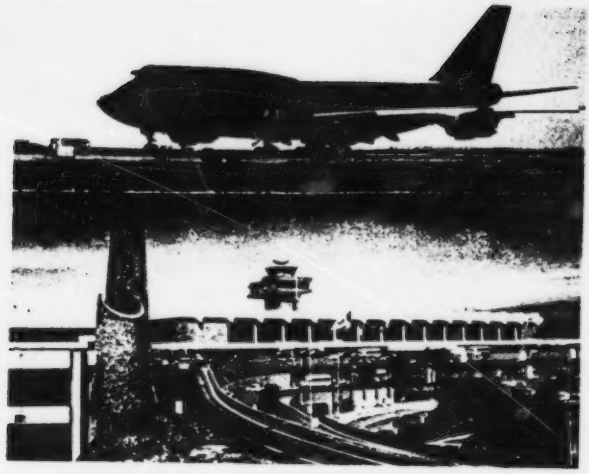
Les renseignements sont donnés dans les deux langues officielles.

Le marketing aéroportuaire

La satisfaction des besoins du client. Au fur et à mesure que l'industrie aéronautique mondiale se développe, il est de moins en moins nécessaire d'intervenir pour réglementer sur le plan économique les activités des transporteurs. Toutefois, l'autosuffisance financière des aéroports est de plus en plus exigée. Par conséquent, il faut compter plus qu'auparavant sur les tendances du marché pour déterminer l'avenir de cette industrie. Afin de faire face à la compétitivité grandissante qui existe sur ce marché, le Groupe de gestion des aéroports s'est consacré encore plus à la mise en marché de ses aéroports grâce au concours d'une équipe dévouée se préoccupant surtout de déterminer les besoins de la clientèle, ses attentes et ses priorités, d'exploiter toutes les nouvelles occasions d'affaires et de profiter au mieux de celles qui sont en place.

Le but du marketing. Le but des activités de marketing aéroportuaire est d'améliorer les services à la clientèle et d'acheminer les aéroports vers l'autosuffisance financière au moyen de la mise en oeuvre de stratégies, d'études de marché et d'un programme de promotion dynamique.

Selon notre mandat, la prestation d'un service de transport aérien sûr et sécuritaire demeure une priorité; il faut reconnaître, cependant, que nos clients exigent bien plus des aéroports que d'assurer leurs déplacements. Ils veulent que les concessions répondent à leurs besoins et soient attrayantes; le milieu des



Le projet visant les pays de la côte du Pacifique est une initiative conjointe de Transports Canada, Tourisme Canada et l'industrie du fret aérien pour augmenter les vols aériens originaires de ces pays à l'aéroport international de Vancouver.

affaires veut profiter de bonnes occasions d'investissement; les transporteurs exigent des installations et des services efficaces pour soutenir leur industrie. Nous nous efforçons donc de satisfaire tous ces besoins et de devenir à la fois un fournisseur et un partenaire attentifs pour ce qui est des affaires.

Ainsi, nous avons entrepris, en 1987, d'importants projets de marketing. Par exemple, nous examinons maintenant la possibilité d'établir des centres d'affaires et des salles publiques à nos aéroports. Une étude de marché est actuellement en cours pour déterminer comment offrir aux personnes voyageant par affaires des services assez efficaces pour leur permettre de poursuivre leurs activités comme si elles étaient dans leur propre bureau. Nous évaluons aussi la possibilité de créer un magazine où l'on publierait des articles intéressant le milieu des affaires et les vacanciers.

Nous pensons également à d'autres activités commerciales comme des foires d'alimentation, une piste de course automobile et des espaces publicitaires plus nombreux à l'extérieur.

Le projet visant les pays de la côte du Pacifique. Pour augmenter le volume du trafic passagers et du fret aérien dans les aéroports canadiens, nous menons une campagne internationale de promotion de nos installations. Par exemple, de concert avec Tourisme Canada, la Colombie-Britannique et d'autres groupes d'intérêt, le GGA coordonne des stratégies de mise en marché dans le but d'attirer, à l'aéroport international de Vancouver, d'autres vols en provenance des pays de la côte du Pacifique qui représente le marché le plus en expansion à l'échelle mondiale.

La côte du Pacifique n'est pas notre seule cible. En Ontario, les responsables du marketing du GGA ont collaboré étroitement avec la municipalité de Hamilton-Wentworth pour élaborer une stratégie de marketing en vue d'augmenter le trafic aérien à l'aéroport de Hamilton récemment agrandi. D'autres projets touchant le transport aérien sont également en cours dans les villes suivantes : Québec, Winnipeg, Saskatoon, Regina, Montréal, Edmonton, Calgary, Halifax et Gander.

Gerry Mahony (à gauche), chargé des activités de promotion internationale, est à la tête du programme « de la voie rapide ». Il est ici en compagnie de Dave McArse, directeur exécutif du GGA.

La voie rapide. Le GGA veut non seulement augmenter le trafic passagers au Canada, mais il veut également accroître le volume du fret arrivant à nos aéroports. Pour ce faire, il entreprend des initiatives conjointes avec des représentants de cette industrie : le programme de « la voie rapide » en est un exemple. Il s'agit d'une campagne de promotion qui démontre les nombreux avantages qu'offrent les aéroports canadiens pour le transport des marchandises à destination ou en provenance de l'Amérique du Nord. À cette fin, le Groupe de gestion des aéroports a fait monter un immense stand qui a été présenté pour la première fois à Londres, à l'occasion de la Foire internationale sur le fret, tenue en Angleterre en octobre 1987.

Activités de promotion. Pendant qu'il cherche à créer de nouvelles occasions d'affaires aux aéroports canadiens, le groupe Marketing du GGA invite le secteur privé à se joindre à lui pour profiter des occasions existantes. Pour faire passer son message, il n'épargne aucun moyen, que ce soit des brochures, des annonces dans les médias, des publipostages, du démarchage, des projections audiovisuelles et des participations à des expositions d'affaires, pour que les éventuels intéressés sachent que le GGA s'est bien « lancé en affaires ».

Notre plan de marketing repose beaucoup sur notre rôle à titre de citoyen au sein de la collectivité. Maintenir de bonnes relations avec les populations locales et le secteur privé pour les intéresser à collaborer avec nous pour les programmes de promotion et de marketing : cela constitue la pierre angulaire de notre stratégie. Nous sommes en voie de repenser notre manière de conduire nos affaires pour encourager l'innovation et les investissements, pour risquer et gagner et, dans toute l'acception du terme, devenir un partenaire à part entière dans le développement local et régional.

L'élaboration des plans de promotion des aéroports de la Région de l'Ouest sera fondée sur le leitmotiv « Un peu plus haut, un peu plus loin ».

Le développement commercial

Grâce à la création de nouveaux services et produits et à l'amélioration des services et produits existants aux aéroports, quant à leur conception, leur éventail et leur prix, il est possible de satisfaire les besoins des voyageurs et de toucher des bénéfices provenant de l'exploitation des terrains et des espaces aéroportuaires servant à des fins commerciales. Cette gestion des produits forme la principale activité de la Direction générale du développement commercial.

Saisir les occasions favorables. L'année dernière, nous avons terminé la première phase des plans de vente au détail et de commercialisation en ce qui a trait aux aéroports exploités par le Groupe de gestion des aéroports. Nous voulions alors déterminer des occasions d'affaires et accroître nos revenus à nos aéroports. Nous estimons que des revenus supplémentaires de l'ordre de 100 millions de dollars pourraient ainsi être tirés au cours de la période de planification de cinq ans.

Nous avons commencé un réaménagement important de l'espace commercial à l'intérieur des aérogares. À l'aéroport international de Calgary, une équipe et un expert-conseil ont déterminé la meilleure diversification des concessions spécialisées dans la vente au détail en tenant compte des dimensions, de l'emplacement et des produits de chaque concession et de la durée des baux. Le nouveau programme d'appel d'offres qui en a résulté reflète l'amélioration de tout le processus puisqu'il a augmenté les garanties minimales

La prestation de services d'aide technique aux aéroports des Caraïbes et la formation de leur personnel représentent une autre facette de nos multiples activités.

d'environ 70%. Un programme semblable sera bientôt en vigueur à l'aéroport international de Winnipeg tandis qu'on étudiera prochainement l'espace commercial à l'aéroport international de Vancouver et dans les deux aérogares de l'aéroport Lester B. Pearson de Toronto, et ce, dans le but d'assurer l'optimisation de la qualité, de la variété, des dimensions et de l'emplacement des installations commerciales.

À d'autres aéroports de moindre importance, nous avons entrepris de nouvelles initiatives, comme la publicité, les programmes de promotion et la vente au détail améliorée de vente d'aliments et boissons.

En ce qui a trait à la commercialisation des terrains, nous avons commencé à aménager des édifices à bureaux ainsi que des complexes manufacturiers et récréatifs. Des projets liés à l'aviation ont également été entrepris. Ainsi, nous ajouterons des plans de subdivision des terrains commerciaux aux plans de commercialisation de 36 aéroports afin de démontrer, aux investisseurs et aux promoteurs éventuels, l'emplacement de parcelles précises de terrain, leur topographie et la disponibilité des services.

Une conception qui s'inspirent du secteur privé. Parmi les activités liées à l'exploitation de type commercial des aéroports, on retrouve le choix des locataires de terrain selon le principe du « premier arrivé, premier servi » et le choix des concessionnaires basé sur l'aspect commercial et non sur la présentation d'une meilleure offre. Ainsi, le GGA sera davantage en mesure de répondre aux promoteurs au moment opportun, c'est-à-dire lorsqu'ils sont prêts à financer un projet au lieu d'attendre que le Ministère ait lancé un appel d'offres. De plus, le GGA pourra négocier avec les exploitants de concessions de repas-minute et de centres commerciaux présentant un concept différent au lieu d'être forcé à présenter en détail aux concurrents une idée nouvelle qui a surgi grâce au travail et à l'initiative des exploitants. Enfin, le GGA sera en mesure de choisir les concessionnaires en se fondant sur des soumissions réalistes et sur la garantie de service amélioré et de prix raisonnables exigés du consommateur.

Une gestion efficace des biens. Le GGA a entrepris un projet dont le but est d'établir des méthodes générales simplifiées afin d'assurer une gestion efficace des marchés aéroportuaires. La préparation d'un guide des modalités de gestion des biens commerciaux représentait l'un des principaux volets de ce projet qui comportait aussi l'établissement régulier d'un cours de formation connexe.

De plus, nous tentons présentement de préparer un cours destiné aux gestionnaires des biens qui comprendra non seulement des cours de formation sur place mais aussi des cours offerts par des spécialistes venant de l'extérieur.

La vente de l'excédent. Une revue des titres de propriété aéroportuaire a permis de découvrir un excédent de 12 000 hectares d'une valeur estimative de 90 à 95 millions de dollars. Par conséquent, nous avons entrepris de vendre les terrains excédentaires, ce qui constitue une première étape dans la poursuite de nos objectifs visant à accroître l'efficacité financière et la rentabilité de nos aéroports.

Le projet des Caraïbes. Aux projets de la Direction générale du développement commercial s'ajoute l'élaboration des plans commerciaux et de vente au détail relatifs à sept aéroports des Caraïbes. Ces plans donnent un aperçu des stratégies de commercialisation des terrains aéroportuaires et des aérogares. En outre, un cours de formation en marketing et en développement commercial a été mis sur pied à la Barbade et offert au personnel de divers aéroports des Caraïbes. Nous voulions ainsi transmettre les connaissances et l'expérience en la matière acquises au Canada aux directeurs et aux hauts fonctionnaires de ces aéroports.

Les relations avec le milieu

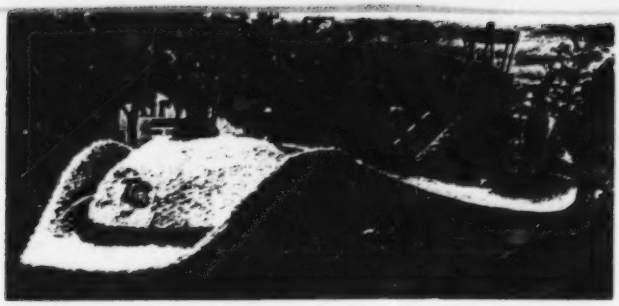
Un travail d'équipe. Tout aéroport forme un réseau avec le milieu socio-économique au sein duquel il se trouve. Ainsi, les intérêts de l'aéroport concernent la collectivité et vice versa. À titre d'exemple, citons la planification, la protection de l'environnement, le zonage et les occasions d'investissement qui font continuellement l'objet de consultations entre les représentants des aéroports et ceux des collectivités environnantes.

Les multiples facettes de la planification d'urgence: un poste de commande temporaire à l'aéroport international de Halifax et une salle de contrôle d'urgence à l'aéroport de Victoria.

Les dollars et le bon sens. Il est logique de subventionner nos aéroports de moindre importance si nous voulons offrir à tous les Canadiens un réseau de transport aérien national. Dans un pays aussi vaste que le Canada, il s'agit d'un défi que nous relevons avec fierté.

Au cours de l'année dernière, des subventions totalisant 19,3 millions de dollars obtenues grâce au programme d'aide financière aux aéroports, ont permis d'exploiter 79 aéroports municipaux et locaux. Des investissements en immobilisations de 18,2 millions de dollars ont également été effectués de façon à contribuer à l'établissement et à l'amélioration d'aéroports municipaux et locaux admissibles au programme.

Les canaux de communication. Nous nous sommes rendu compte qu'il était essentiel d'être accessibles aux gens de la place pour réussir une exploitation efficace des aéroports. De nouveaux canaux de communication ont donc été établis pour faciliter et améliorer l'échange d'informations entre les aéroports et les gens du milieu.



Grâce à l'ingéniosité des employés ainsi qu'à leur participation communautaire, le char allégorique de l'aéroport de Calgary a remporté un prix à la parade du Stampede.

Les plans directeurs, les plans d'utilisation des terrains, les programmes de suppression du bruit ainsi que ceux de planification en cas de catastrophes sont tous des exemples de sujets pour lesquels nous consultons fréquemment les collectivités. La participation des gens dans ces domaines et leurs réactions à cet égard nous permettent d'évaluer l'efficacité de nos programmes.

À de nombreux aéroports, des groupes de citoyens ainsi que différents paliers de gouvernement participent à un mécanisme de consultation. Ce mécanisme sert à discuter de propositions destinées à améliorer le transport terrestre dans les aéroports; à élaborer une politique axée vers un programme efficace de suppression du bruit; à résoudre le problème de l'enlèvement des ordures sans compromettre la protection de l'environnement et à améliorer les installations aéroportuaires pour les groupes ayant des besoins spéciaux.

Le mécanisme de consultation est devenu, en 1987, partie intégrante de notre cadre de gestion. Des comités consultatifs des sociétés aériennes ont été mis sur pied en collaboration avec les principaux transporteurs aériens du Canada afin de discuter des conséquences qu'aurait sur l'exploitation aéroportuaire une modification de politiques, de la conjoncture économique ou de la direction d'ensemble.

Le mandat des conseils de développement économique a été approuvé par le Ministre. Ces conseils, composés de représentants municipaux et de gens d'affaires, agiront en qualité de conseillers auprès des directeurs d'aéroport et ils mettront à leur service leur sens aigu des affaires.

En joignant nos efforts à ceux de ces experts, nous nous ferons de bons amis et nous ferons surtout de bonnes affaires.

Un gendarme de la GRC se fait un nouvel ami en aidant un enfant invalide à visiter l'aéroport international Pearson à l'occasion de la « Visite des copains » organisée par Centraide.

Les défis à l'horizon

Un vent de changements ... Nous avons compté de nombreuses réalisations en 1987. Le Groupe de gestion des aéroports a connu une transition passionnante et pourtant, ce n'est qu'un début. On dit que la seule chose qui est constante est le changement, et cette affirmation s'appliquera au GGA qui continuera de relever les défis pointant à l'horizon. La nouvelle politique concernant les aéroports fédéraux sera au coeur des changements à venir.

Les défis et les possibilités n'ont jamais été de si grande envergure. Grâce à la transition vers une gestion aéroportuaire plus commerciale et plus à l'image de celle d'une entreprise privée, le Canada aura toute la latitude nécessaire en matière d'exploitation aéroportuaire pour concurrencer sur le marché mondial et pour s'adapter aux conditions toujours changeantes de ce marché.

Le GGA continuera d'améliorer son rendement dans toutes les facettes de l'organisation aéroportuaire. Les projets entrepris en 1987 profiteront encore de notre appui et de notre attention afin que nous puissions atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés.

Le plus grand défi de notre organisation sera sans doute de maintenir une certaine stabilité dans tout ce vent de changements. Même si la réorganisation du Groupe de gestion des aéroports est en voie de se terminer, nous continuerons de nous adapter aux changements, et ce, au fur et à mesure que les communications internes s'amélioreront.

Au cours des années à venir, nous assisterons avec joie à la cession de certains aéroports aux agglomérations que ces installations ont desservies durant de si nombreuses années. Cette transition permettra aux aéroports de répondre plus efficacement aux besoins des populations locales et d'atteindre une autosuffisance sur le plan des finances, de la gestion, de la technique et de l'exploitation. Les responsabilités afférentes à l'exploitation et au développement des aéroports seront seulement confiées à des collectivités et des organisations locales qui veulent et peuvent exploiter ces aéroports en respectant des conditions particulières.

Les prochaines années seront passionnantes et, grâce à l'engagement et à l'enthousiasme de nos employés dévoués ainsi qu'à notre façon stimulante et perfectionnée d'aborder la gestion et la direction du GGA, nous serons à la hauteur de tous les défis et de toutes les possibilités qui se présenteront sur notre chemin.

Les faits saillants de l'année

Groupe de gestion des aéroports
État des revenus et des dépenses
*pour les neuf principaux aéroports fédéraux**
(d'après la comptabilité d'exercice)

	Année financière 1986–1987 *Réels*		Année financière 1987–1988 *Prévus*	
	en millions de dollars	*% du total*	*en millions de dollars*	*% du total*
Revenus :				
Locations et concessions	143,0	36,0	154,0	36,7
Tarifs d'atterrissage	84,0	21,2	86,6	20,7
Tarifs généraux d'aérogare	62,1	15,7	64,2	15,3
Autres revenus	25,8	6,5	29,0	6,9
	314,9	79,4	333,8	79,6
Allocation de la taxe sur le transport aérien	81,5	20,6	85,3	20,4
	396,4	**100,0**	**419,1**	**100,0**
Dépenses :				
Salaires, honoraires et avantages des employés	68,6		69,0	
Autres coûts directs	98,4		70,4	
	167,0		139,4	
Dépréciation	51,8		57,8	
	218,8		197,2	
Coûts autorisés :				
Frais généraux de l'administration centrale et des régions	39,1		38,2	
Frais de contrôle terminaux	61,2		68,2	
Subventions en remplacement d'impôts	21,2		23,5	
Autres frais :				
Intérêts	83,3		91,2	
Perte en raison de l'aliénation de biens	0,1		—	
	423,7		**418,3**	
Surplus (déficit) pour l'année financière	**(27,3)**		**0,8**	

* ***Vancouver, Calgary, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Ottawa, Montréal (Mirabel), Montréal (Dorval), Halifax.***

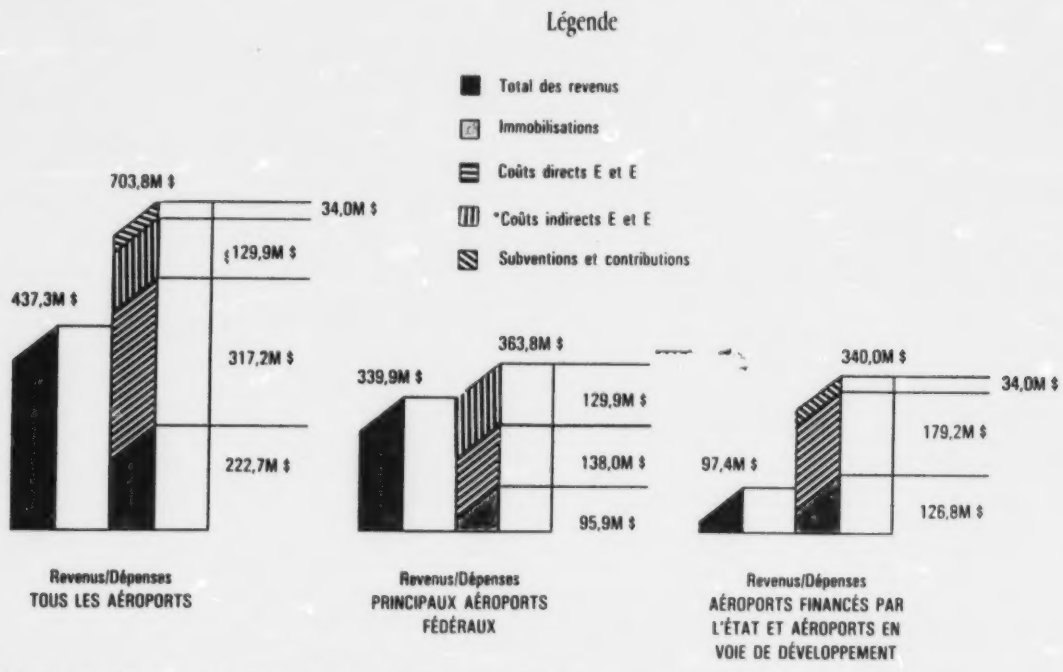
Groupe de gestion des aéroports
**États financiers consolidés*
pour les neuf principaux aéroports

(Comptabilité de caisse)

	Année financière 1986–1987 *Réels*		Année financière 1987–1988 *Prévus*	
	en millions de dollars	*% du total*	*en millions de dollars*	*% du total*
Revenus :				
Locations et concessions	185,9	25,9	197,1	25,5
Tarifs d'atterrissage	98,5	13,7	104,0	13,5
Tarifs généraux d'aérogare	70,0	9,7	74,0	9,6
Autres revenus	27,7	3,9	18,1	2,3
	382,1	53,2	393,2	50,9
Allocation de la taxe sur le transport aérien	297,8	41,5	334,8	43,4
Coûts recouvrés auprès des neuf principaux aéroports fédéraux relativement à des frais de services de gestion	38,3	5,3	44,1	5,7
	718,2	**100,0**	**772,1**	**100,0**
Dépenses :				
Exploitation: salaires, honoraires et avantages des employés	185,0		175,5	
Autres coûts directs	176,4		141,7	
	361,4		317,2	
Frais de services de gestion aux neuf principaux aéroports fédéraux	38,3		38,2	
Frais de contrôle terminaux	61,2		68,2	
Subventions en remplacement d'impôts	25,8		23,5	
	486,7		447,1	
Dépenses d'investissement en capitaux	211,3		222,7	
Subventions et contributions	37,5		34,0	
	735,5		703,8	
Surplus de caisse (déficit) pour l'année financière	(17,3)		68,3	
Nombre d'années-personnes utilisées	4735		4440	

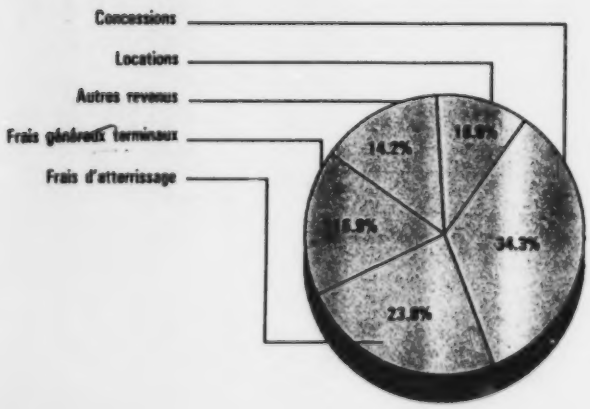
** Tous les aéroports y compris les principaux aéroports fédéraux.*

Prévisions pour l'année financière 1987-1988
Rapport revenus/dépenses
(Comptabilité de caisse)

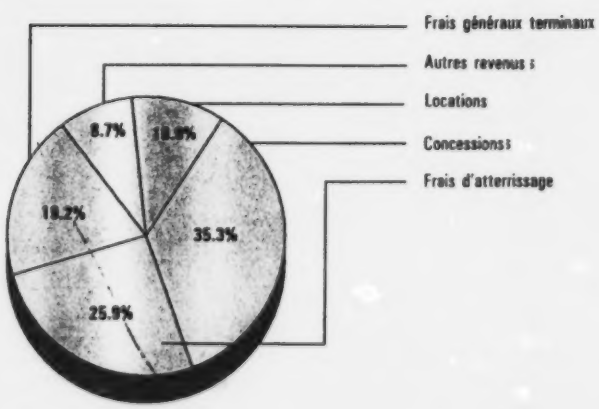


*Frais généraux, frais de contrôle terminaux, subventions en remplacement d'impôts.

1.0 Ventilation des revenus produits (selon les estimations de 1987-1988) Pour tous les aéroports



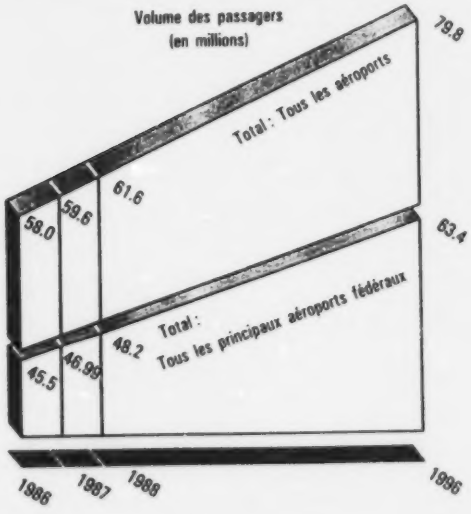
2.0 Ventilation des revenus produits (selon les estimations de 1987-1988) Pour les neuf principaux aéroports fédéraux



Profil de l'achalandage

Passagers à l'embarquement et au débarquement (en millions)

Tendances du trafic passagers



Statistiques sur les passagers à l'embarquement et au débarquement

(en milliers)

PRINCIPAUX AÉROPORTS FÉDÉRAUX : (par ordre décroissant; données réelles de 1986)	**1986** *(réel)*	**1987** *(prévu)*	**1988*** *(prévu)*	**1996*** *(prévu)*
Aéroport international Lester B. Pearson de Toronto	17 121,7	18 300,0	18 431,0	24 117,0
Aéroport international de Vancouver	8 414,9	8 020,0	8 232,0	10 310,0
Aéroport international de Montréal (Dorval)	5 676,2	6 030,0	6 084,3	8 770,0
Aéroport international de Calgary	3 988,7	4 000,0	4 226,1	5 670,0
Aéroport international de Winnipeg	2 267,4	2 270,0	2 490,0	3 353,0
Aéroport international d'Ottawa	2 262,5	2 450,0	2 507,6	3 256,0
Aéroport international d'Edmonton	2 055,4	1 910,0	2 103,0	2 810,0
Aéroport international de Montréal (Mirabel)	1 850,3	1 870,0	2 100,5	2 736,0
Aéroport international de Halifax	1 845,5	2 140,0	2 024,3	2 365,0
TOTAL – TOUS LES PRINCIPAUX AÉROPORTS FÉDÉRAUX	45 482,6	46 990,0	48 198,8	63 387,0

AUTRES AÉROPORTS**	**1986** *(réel)*	**1987** *(prévu)*	**1988**** *(prévu)*	**1996**** *(prévu)*
Région du Pacifique	2 592,9	2 430,0	2 530,8	3 678,0
Région de l'Ouest	1 974,1	1 880,0	1 980,8	2 744,0
Région du Centre	2 385,3	2 350,0	2 450,8	3 664,5
Région de l'Ontario	1 881,9	2 100,0	2 200,8	2 625,3
Région du Québec	1 643,5	1 550,0	1 650,8	2 457,1
Région de l'Atlantique	2 072,1	2 300,0	2 331,7	2 585,2
TOTAL – TOUS LES AUTRES AÉROPORTS	12 549,8	12 670,0	13 145,7	17 754,1
TOTAL – TOUS LES AÉROPORTS	58 032,4	59 660,0	61 344,5	81 141,1

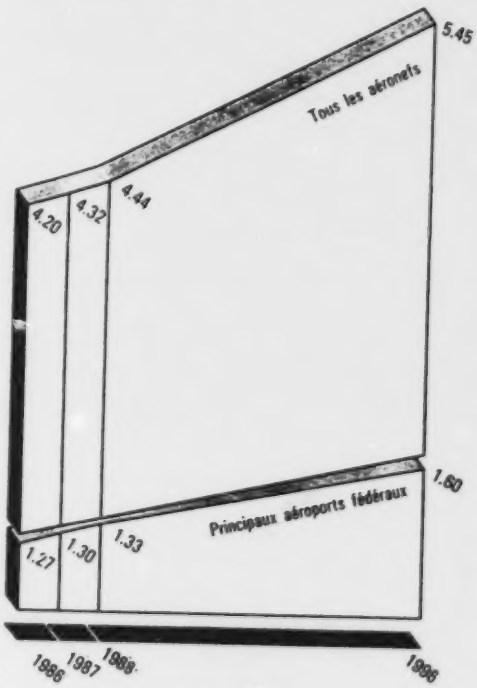
* Prévisions de l'année 1985.
** Ces données tiennent compte des aéroports qui n'appartiennent pas au GGA.
*** Prévisions non officielles

Statistiques sur les mouvements itinérants d'aéronefs

PRINCIPAUX AÉROPORTS FÉDÉRAUX : (par ordre décroissant; données réelles de 1986)	**1986** *(réel)*	**1987** *(prévu)*	**1988*** *(prévu)*	**1996*** *(prévu)*
Aéroport international Lester B. Pearson de Toronto	301 169	311 000	318 000	371 700
Aéroport international de Vancouver	278 834	289 900	297 400	343 800
Aéroport international de Montréal (Dorval)	159 575	166 000	170 800	225 100
Aéroport international de Calgary	147 759	147 900	153 100	186 300
Aéroport international d'Ottawa	109 448	112 700	117 000	143 600
Aéroport international de Winnipeg	101 307	103 900	106 100	122 000
Aéroport international d'Edmonton	64 112	62 900	63 900	77 400
Aéroport international de Halifax	60 268	61 300	62 300	67 800
Aéroport international de Montréal (Mirabel)	43 227	44 100	45 400	58 100
TOTAL — TOUS LES PRINCIPAUX AÉROPORTS FÉDÉRAUX	1 265 699	1 299 700	1 334 000	1 595 800
AUTRES AÉROPORTS*	**1986** *(réel)*	**1987** *(prévu)*	**1988**** *(prévu)*	**1996**** *(prévu)*
Région du Pacifique	601 395	565 900	586 700	756 200
Région de l'Ouest	572 483	638 700	645 400	756 300
Région du Centre	514 917	538 700	550 300	668 000
Région de l'Ontario	585 800	585 600	609 800	794 700
Région du Québec	402 642	439 600	455 000	550 800
Région de l'Atlantique	256 081	254 000	261 700	328 200
TOTAL — TOUS LES AUTRES AÉROPORTS	2 933 318	3 022 500	3 108 900	3 854 200
TOTAL — TOUS LES AÉROPORTS	4 199 017	4 322 200	4 442 900	5 450 000

* Prévisions de l'année 1985.
** Ces données tiennent compte des aéroports qui n'appartiennent pas au GGA.
*** Prévisions Non Officielles

Tendances des mouvements itinérants d'aéronefs



Mouvements itinérants d'aéronefs (en millions)